

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO
www.actualidadaeroespacial.com
Número 109 - Octubre de 2017

Adiós, **Cassini**, adiós



Descubra los nuevos Boeing 787 Dreamliner

Las más modernas y silenciosas aeronaves en las que disfrutará de los vuelos de larga distancia gracias a las vistas panorámicas, los menús diseñados por Martín Berasategui o los asientos totalmente reclinables de nuestra clase Business.

Cada detalle cuenta.



confortable

La baja presurización de la cabina reduce cansancio y mareos, haciendo que el cuerpo absorba hasta un 8% más de oxígeno.

luminoso

Sus ventanas son un 30% más grandes y con luminosidad regulable.

moderno

Fabricado con un 50% de materiales compuestos, más resistentes y ligeros.

sostenible

Por su composición y su aerodinámica, produce hasta un 20% menos de emisiones.

silencioso

Su impacto acústico se reduce hasta en un 60%.

saludable

Su sistema de filtración de aire elimina virus, bacterias y hasta olores.

rápido

Puede acortar la duración de los trayectos hasta en 40 minutos.

Mercados low cost

Una década de crisis económica puede traer como consecuencia una crisis social. Los problemas registrados este verano en la compañía aérea irlandesa número uno en Europa y en la gestora aeroportuaria número uno en el mundo ponen en evidencia que los mercados low cost no pueden, no deben, traer "low services".

La crisis de Ryanair revela el empeoramiento de las condiciones socio-laborales de los pilotos que trajo consigo la crisis y la fuerte competencia por esos profesionales al calor de la recuperación económica y a una demanda cada vez mayor.

Las previsiones de crecimiento de la OACI y la EASA son del 5% anual, calculando que en 2035 el número de vuelos será un 50% mayor que el actual. Para dar respuesta a este crecimiento y según la "Previsión de Pilotos y Técnicos" de Boeing, solo en Europa harán falta 104.000 pilotos y a nivel mundial se necesitarán 617.000 nuevos pilotos comerciales.

En los ocho primeros meses del año llegaron a España 60 millones de pasajeros internacionales, un 9,2% más que en el mismo periodo del año anterior. El tráfico de pasajeros internacionales en compañías de bajo coste (CBC) acumuló un incremento interanual del 14,4% mientras que, las compañías tradicionales registraron un crecimiento inferior en este periodo (+3,9%), según datos oficiales.

El transporte aéreo es un sector estratégico, como no se cansan de repetir nuestros políticos. Y es verdad.

Es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. No se puede, por tanto, sacrificar la calidad del servicio, en aras de la cuenta de resultados.

La crisis de Aena, que ha acabado con la caída de su presidente pone de manifiesto que no era oro todo lo que relucía en la espectacular subida en bolsa y la disminución de la deuda a costa de una reducción drástica de recursos humanos ni aplicando el método simplista de organización consistente en comprar los mismos servicios a los mismos o distintos suministradores, pero a mucho menos precio.

No ha sido únicamente la huelga de trabajadores de seguridad de Eulen en El Prat. Antes se produjeron los paros en el servicio de limpiezas del mismo aeropuerto o la de los llamados "chaquetas verdes" en Barajas o la repetición con casi el doble de asignación del concurso de asistencia a las personas con movilidad reducida (PMR) porque a la primera convocatoria no se presentaron ofertas.

Esa política del low cost y la reducción de gastos ya quedó en evidencia a finales del pasado siglo cuando un vasco de Amorebieta, José Ignacio López de Arriortúa, llegó a ocupar la vicepresidencia de compras del gigante estadounidense de la automoción, la General Motors, en Detroit, donde el mundialmente conocido como "SuperLópez" volvió a aplicar sus sistemas de organización y de compra de suministros a bajo precio que había puesto en marcha en la planta aragonesa de Figueruelas.

En sólo ocho meses consiguió ahorros millonarios. Aquel éxito le llevó a ocupar la vicepresidencia de la Volkswagen. Pero su meteórica carrera profesional se vio truncada poco después por acusaciones de fraude y robo de documentos confidenciales.

Hace tiempo que las condiciones que Ryanair impone a sus empleados eran conocidas. Recientemente, una sentencia del tribunal de Justicia de la Unión Europea ha puesto en claro que los trabajadores de esta aerolínea pueden acogerse en sus conflictos laborales a su jurisdicción natural y no a la que imponga la compañía.

Ahora, muchos de sus pilotos están fichando por otras compañías con mejores condiciones laborales y salariales. Ello ha producido miles de cancelaciones de vuelos en un horizonte de medio año y cientos de miles de pasajeros afectados.

Las autoridades amenazan con sanciones, pero ya se ha visto: hubiera sido mejor prevenir que curar. Bienvenido sea el mercado low cost, pero no a cualquier coste ni a un "low service".

Edita: Financial Comunicación, S.L.
C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid.

Directora: M. Soledad Díaz-Plaza
Redacción: María Gil y Beatriz Palomar.
Colaboradores: Francisco Gil y María Jesús Gómez



Publicidad: Serafín Cañas.
Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid).
Tel. 91 687 46 37 y 630 07 85 41
publicidad@actualidadaeroespacial.com

Redacción y Administración: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid.
Tel. 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com

Depósito legal: M-5279-2008.

Propuesto para administrar la Nasa



El presidente norteamericano Donald Trump ha propuesto al congresista republicano y negacionista del cambio climático Jim Bridenstine como decimotercer administrador de la Nasa. La propuesta debe ser aprobada por el Senado.

Bridenstine, piloto en la Reserva de la Armada de los Estados Unidos y ex director ejecutivo del Museo Planetario del Aire y del Espacio de Tulsa, fue elegido al Congreso de los Estados Unidos en 2012 para representar al Primer Distrito de Oklahoma. Actualmente sirve en el Comité de Servicios Armados de la Cámara y en el Comité de Ciencia, Espacio y Tecnología.

"Creo que es importante para nosotros mantener a Marte como una prioridad, pero también creo que si el resto del mundo va a la Luna, debemos estar liderando ese esfuerzo y no seguirlo, o simplemente descartarlo por completo", dijo Bridenstine a los periodistas en febrero.

Nuevo director de Comunicación de Boeing

Boeing ha nombrado a Phil Musser como nuevo vicepresidente senior de Comunicaciones de la compañía, sucediendo a Tom Downey, quien anunció su decisión de renunciar al cargo a finales de este mes y abandonar la compañía a principios del próximo año.

Musser, de 45 años, acumula más de 20 años de experiencia en comunicaciones estratégicas y relaciones públicas, incluyendo 10 años como consultor de Boeing. Es el presidente y director ejecutivo de IMGE, una firma de comunicaciones digitales con sede en Alexandria, Virginia, que co-fundó en 2013. Se incorporó a Boeing el pasado día 25. Depende directamente del presidente y CEO, Dennis Muilenburg, y pertenece al consejo ejecutivo de la compañía. Tendrá su despacho en Chicago.

“Phil es un experimentado y muy reputado ejecutivo que conoce bien a Boeing y nos aporta su amplio y relevante bagaje excepcional de experiencias en comunicación, posibilidades y conocimientos”, ha dicho Muilenburg. "Es un líder creativo, estratégico y enérgico que entiende la escala de nuestra marca y cómo inspirar confianza y apoyo entre nuestros muchos actores importantes. Es la elección correcta para llevar a nuestro equipo de comunicaciones a nivel mundial en el segundo siglo de Boeing", añadió.



Musser, antes de cofundar la empresa de comunicación IMGE, fue director ejecutivo de la Asociación de Gobernadores Republicanos y vicepresidente senior de Dutko Worldwide, una empresa de gestión de política pública bipartidista. También ha sido jefe de personal y asesor político en el Departamento de Desarrollo Urbano y de Vivienda de los EE UU durante el segundo mandato de la Administración Bush y director delegado en la cumbre del G-8 de 2004 en Sea Island para el Departamento de Estado. Está graduado por el Keyon College.

Por su parte, Downey ha protagonizado el más largo periodo de la Dirección de Comunicación en Boeing, exactamente desde que la compañía se reestructuró a través de una serie de fusiones y adquisiciones a finales de los años noventa. Las estrategias empresariales de Boeing. Fue el diseñador del programa del centenario de la compañía en 2016.

Una española en la dirección de ERA

La Asociación Europea de Aerolíneas Regionales (ERA) ha designado como su nueva directora general a la española Montserrat Barriga, actual directora de Desarrollo Internacional e Industria de la compañía canaria Binter. Asumirá su cargo en la asociación el próximo 1 de noviembre.

Barriga aporta una gran experiencia en el sector aeronáutico y en particular en el sector regional. ”Estoy encantada y honrada de haber sido nombrada nueva directora general de ERA y espero conocer a la mayoría de los miembros de ERA en la próxima Asamblea General de la asociación en Atenas. ERA es una asociación bien establecida y respetada y espero continuar el gran trabajo reali-

zado en nombre de sus diversos miembros en el futuro".

Boet Kreiken, presidente de ERA, comenta: "Montserrat, que trabajaba para la aerolínea Binter, miembro de ERA, trae consigo una gran cantidad de conocimientos de la industria aérea regional y el negocio de viajes corporativos / ocio. Tiene la experiencia necesaria en un ámbito dinámico de la aviación europea para llevar a ERA a la siguiente etapa de su desarrollo y para mejorar aún más el éxito de sus numerosos miembros en la comunidad europea, en el Reino Unido y en Europa en general."

"Los transportistas regionales desempeñan un papel vital para las regiones, ciudades e islas europeas. Con sus servicios de punto a punto y de alimentación, sirven a millones de pasajeros de una forma segura, muy frecuente y asequible. ERA es una asociación de líneas aéreas europeas de larga data y con el nombramiento de Monserrat, reforzamos aún más nuestro genuino propósito europeo y la diversidad ", añadió Kreiken.

Cambio en la presidencia de Aena



El Consejo de Administración de Aena del pasado 26 de septiembre aceptó la dimisión presentada por José Manuel Vargas Gómez de su cargo como miembro del Consejo de Administración, así como de su cargo de presidente y consejero delegado y como presidente de la Comisión Ejecutiva con efectos del día 15 de octubre.

Vargas, de 47 años, licenciado en Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid, y en Derecho por la UNED, fue designado presidente de Aena en enero de 2012 por la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor.
Hasta julio de 2011 había sido consejero delegado de Vocento, sociedad a la que estuvo vinculado durante una década. Entre 2000 y 2002 fue director de servicios jurídicos de la entonces Prensa Española y secretario del Consejo de Abc entre 2000 y 2005. Pasó después a ser director general financiero durante seis años y director general de mercados nacionales de ese grupo de comunicación. Ya como presidente de Aena, el 11 de febrero de 2015 protagonizó la espectacular salida de ésta a Bolsa, la mayor producida en toda Europa desde 2011 y en España desde la venta en Endesa en 1998. El Estado privatizó así el 49% de la gestora aeroportuaria española.

Varios partidos de la oposición, sindicatos y profesionales de Aena, así como un amplio sector de la opinión pública y medios de comunicación habían pedido al ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, la dimisión de Vargas.

Relevo al frente de Aena Internacional

Coincidiendo prácticamente con la marcha de José Manuel Vargas de Aena se anunció el cese de Rodrigo Marabini al



frente de Aena Internacional, cargo que ocupaba desde hace 13 años. Permanecerá en la empresa como adjunto a su sucesor, Juan José Álvarez Gallego, dentro de los cambios organizativos propuestos por la Dirección General de Negocio no Regulado.

Álvarez Gallego, ingeniero aeronáutico, como Marabini, ha realizado el Programa de Alta Dirección de Empresas (IESE). Ha ocupado la Dirección de Aeropuertos del Grupo I desde hace cinco años. Ha ocupado la Dirección de Aeropuertos del Grupo I desde mayo de 2012.

Anteriormente había desempeñado diversos cargos en Aena desde que empezó como jefe de la División de Servicios Aeroportuarios del aeropuerto madrileño de Barajas y que ocupó desde 1991 a 1999.



Adiós, Cassini, adiós



La misión internacional Cassini finalizó su gira de 13 años por el sistema de Saturno precipitándose hacia el planeta de modo intencional para asegurarse de que las lunas de Saturno, en particular Encelado, con su océano subterráneo y signos de actividad hidrotermal, permanezcan prístinas para su exploración futura.

La sonda espacial tuvo un espectacular final el pasado día 15, al adentrarse en la atmósfera de Saturno, concluyendo 13 años de exploración alrededor del planeta. Cassini estuvo de nuevo en contacto con la Tierra después de que el martes anterior realizase su último paso cercano por Titán. Los controladores de vuelo recibieron los datos recogidos por Cassini tal y como estaba previsto.

La nave espacial Cassini se dirigió a su colisión con Saturno, después de su visita final a la luna gigante del planeta, Titán. La nave alcanzó su punto de acercamiento máximo el martes amteior, pasando a una altura de 119.049 kilómetros sobre la superficie de la luna. La nave contactó con la Tierra para enviar las imágenes y otros datos científicos tomados durante el encuentro. Los navegadores analizaron la trayectoria de la nave después de esta comunicación para confirmar que Cassini se encontraba en la trayectoria precisa que le llevaría a entrar en Saturno en el momento, lugar y altitud previstas.

Este encuentro lejano con Titán proporcionó un empujón gravitatorio que envió a la nave hacia su dramático final en la atmósfera superior de Saturno.

La geometría del sobrevuelo frenó ligeramente a Cassini en su órbita alrededor de Saturno, provocando una disminución de su altitud de vuelo por encima del planeta de modo que la nave pasara a demasiada profundidad por la atmósfera de Saturno como para sobrevivir debido a que la fricción con la atmósfera haría que Cassini se quemara.

Cassini ha hecho cientos de pases sobre Titán durante su gira de 13 años por el sistema de Saturno, incluyendo 127 encuentros precisamente dirigidos. "Cassini ha estado en una relación a largo plazo con Titán, con una nueva cita casi cada mes durante más de una década", dijo el gerente de Proyecto Cassini Earl Maize en el Laboratorio de Propulsión a Chorro de la Nasa en Pasadena, California. "Este encuentro final tiene algo de un adiós agridulce, pero al igual que lo ha hecho durante toda la misión, la gravedad de Titán vuelve a enviar a Cassini donde necesitamos ir".

Durante el descenso final a Saturno no se capturaron imágenes, ya que la velocidad de transmisión de datos necesaria para enviar imágenes fue demasiado elevada e impidió transmitir otros datos científicos valiosos.

Las imágenes finales se tomaron la víspera incluyendo fotografías de Titán, Encélado, el satélite menor ‘Peggy’, una hélice en los anillos y un montaje en color del planeta y sus anillos, incluyendo la aurora del polo norte.

Ocho instrumentos (CDA, CIRS, INMS, MAG, MIMI, RPWS, RSS, UVIS) recopilaron datos durante la inmersión final, transmitiéndolos a la Tierra en tiempo casi real.

La misión finalizó porque, tras dos décadas en el espacio, su combustible se agotó. Para garantizar la puesta fuera de servicio segura de la nave y evitar un impacto no planificado en alguno de los satélites helados, como Encélado y su inmaculado océano, Cassini se dirigió al propio planeta gaseoso, donde se desintegró.

Cassini llevaba desde abril realizando inmersiones semanales a través del hueco de 2.000 kilómetros que separa Saturno de sus anillos.



La sonda espacial tuvo un espectacular final el pasado día 15, al adentrarse en la atmósfera de Saturno

Este 'Gran Final' maximizó el retorno científico de la misión, al llevar a cabo inmersiones más allá de los límites interiores y exteriores de los anillos y de las pequeñas lunas del planeta, así como encuentros cercanos en los límites superiores de la atmósfera de Saturno.

Las 22 órbitas del Gran Final han contado con el apoyo de las estaciones terrestres de la ESA, que han recibido señales de Cassini para recopilar datos científicos gravitacionales y de radio de importancia crucial.

Saturno 'devoró' a Cassini

Como en la mitología, reproducida artísticamente por los pinceles de Rubens o Goya, la sonda Cassini desapareció devorada no por el dios romano Saturno, sino por el planeta del mismo nombre. La confirmación del final de la misión llegó al Laboratorio de Propulsión a Reacción de la Nasa tras haberse perdido la señal de la nave 83 minutos antes en Saturno, a unos 1.400 millones de kilómetros de la Tierra.

Cuando, según lo previsto, se agotó el combustible necesario para maniobrar la nave, que durante los últimos 13 años ha viajado por Saturno y sus lunas, la misión acabó con la inmersión programada en el planeta. De esta forma queda garantizado que las lunas heladas de Saturno -y en particular, Encélado y su océano- no corran riesgo de contaminarse con los microbios terrestres que podrían quedar a bordo de la nave, dejándolas inmaculadas para su futura exploración.

Cassini ha pasado los últimos cinco meses sumergiéndose entre los anillos de Saturno y su atmósfera en una serie de 22 órbitas finales, que han culminado con la despedida definitiva a Titán, tras lo cual se puso rumbo al planeta. Las órbitas del Gran Final han contado con el apoyo de las estaciones de seguimiento de la ESA, que han recibido señales de Cassini para recopilar datos científicos gravitacionales y de radio de importancia crucial.

La entrada en la atmósfera comenzó un minuto antes de perderse la señal y la nave siguió enviando datos científicos en tiempo casi real hasta que su antena dejó de apuntar hacia la Tierra. Las últimas imágenes se enviaron antes de la inmersión definitiva y durante los últimos momentos se efectuaron mediciones de la densidad de plasma, el campo magnético, las temperaturas y la composición atmosférica a una profundidad inédita hasta ahora de la atmósfera saturniana.

"Cassini revolucionó nuestros conocimientos sobre Saturno en el momento en que llegó al planeta y ha continuado haciéndolo durante 13 años, hasta su último día", asegura Álvaro Giménez, director de ciencia de la ESA.

"Esta misión ha cambiado la forma en que vemos los mundos acuáticos del Sistema Solar, ofreciendo sugerentes pistas de lugares con potencial de habitabilidad como Titán, que nos sirve de laboratorio a escala planetaria para estudiar procesos que podrían ser relevantes incluso para el origen de la vida en la Tierra", añadió.

Lanzada el 15 de octubre de 1997, Cassini llegó a la órbita de Saturno el 30 de junio de 2004 (PDT), llevando a bordo la sonda Huygens de la ESA, que aterrizó en Titán el 14 de enero de 2005. Durante las dos horas y media que duró su descenso, reveló la superficie que hasta ese momento había permanecido oculta por la densa atmósfera de la luna saturniana, mostrando un mundo de paisajes enigmáticamente similares a los terrestres.

Cassini continuó realizando desde su órbita sorprendentes descubrimientos en Titán, dado que su radar localizó lagos y mares de metano y otros hidrocarburos, por lo que constituye el único lugar conocido del Sistema Solar con líquido estable en su superficie. En la atmósfera de esta luna, Cassini detectó numerosas moléculas orgánicas complejas, algunas de las cuales están consideradas componentes esenciales para la vida en la Tierra.

Protagonismo de la ESA en la misión

Tras explorar Saturno, sus anillos y sus lunas durante 13 años, la misión internacional Cassini-Huygens acabó sumergiéndose en la atmósfera del planeta. La ESA destaca algunos de los descubrimientos más interesantes de la misión liderados por equipos europeos.

Cassini es un programa internacional, fruto de la cooperación entre la Nasa, la ESA y la agencia espacial italiana ASI, además de otros colaboradores académicos e industriales europeos. La nave se ha construido con la participación de 19 países y, gracias a los 12 instrumentos científicos de la misión, varios equipos científicos internacionales por todo el mundo han logrado una mejor comprensión de Saturno y su entorno. Dos de estos instrumentos -el Analizador de Polvo Cósmico y el Magnetómetro- son responsabilidad de equipos liderados por investigadores europeos, aunque todos los equipos son realmente internacionales. En la misión han participado un total de 27 países.

La misión ha dado lugar a miles de artículos académicos y, en un tercio de los casos, el autor principal procede de un Estado miembro/colaborador de la ESA o de un establecimiento de la ESA. Además, la ESA dio apoyo a través de sus dos antenas de seguimiento del espacio profundo: la de Nueva Norcia, en Australia Occidental, y la de Malargüe, en Argentina. Ambas han desempeñado un papel importante durante los últimos meses en órbita de Cassini.

Cassini llevó la sonda Huygens de la ESA hasta Saturno, donde se separó y viajó durante 20 días hasta descender sobre la mayor luna saturniana, Titán. Huygens se posó en Titán el 14 de enero de 2005, convirtiéndose en la primera sonda en aterrizar sobre un planeta del Sistema Solar exterior.

Transportaba seis instrumentos, cuatro de ellos a cargo de investigadores principales europeos y dos a cargo de investigadores estadounidenses. La sonda reveló un paisaje sorprendentemente similar al de la Tierra bajo la densa y brumosa atmósfera, rica en nitrógeno, de esta luna, con costas y canales fluviales excavados, por lo que parece, por metano líquido en lugar de agua, dadas las temperaturas superficiales de unos -180° C.

Durante las dos horas y media de su descenso, Huygens elaboró un perfil de la atmósfera en términos de presión, temperatura y densidad, midió sus vientos superrotativos y efectuó mediciones in situ de la composición química de las partículas de su bruma.

Contribución española a la sonda Huygens

Las empresas españolas que participaron en la misión Huygens son:

AIRBUS (antes CASA Espacio).

Diseño, Análisis, Fabricación y Ensayos de:

- Estructura Interna de Huygens - ISTS
- Cableado para Distribución de Potencia para todas las unidades e Instrumentos de Huygens

AIRBUS (antes Crisa).

Diseño y fabricación de todos los modelos termo-estructurales, alrededor de 40, de la aviónica del Huygens para su ensayo estructural.

GMV

- Soporte a la definición de la interfaz de datosJPL/ESOC
- Desarrollo de herramienta sw operacional para el cálculo óptimo del apuntamiento de la antena de transmisión de datos de Huygens
- Estudios y análisis de diferentes escenarios de entrada y descenso
- Estudio y análisis del escenario de contingencia
- Análisis de las estadísticas de link budget en las fases de entrada, descenso y superficie
- Análisis para la definición del apuntamiento óptimo de la antena para garantizar el establecimiento de un buen enlace entre Huygens y Cassini
- Estudios de análisis de misión en soporte al rediseño del enlace de comunicación entre Huygens y Cassini

ALTER Technologies

- Componentes de Alta Fiabilidad: ingeniería, control de calidad, ensayos y aprovisionamiento.
- Más de 1.300 inspecciones, 250 análisis físico destructivos, 25 ensayos de radiación, 80 especificaciones técnicas y 10 evaluaciones tecnológicas.

INSA

- Gestiona y mantiene la estación de Robledo de Chavela, uno de los tres centros de la Red de Espacio Profundo -DSN- de la Nasa, que da visibilidad a los vehículos espaciales en misiones de exploración del sistema solar.

Vargas, la caída del hombre que no se conformó con una Aena privatizada a medias



El pasado 26 de septiembre el Consejo de Administración de Aena comunicó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) que José Manuel Vargas Gómez, el hombre que consiguió el "milagro" de multiplicar el valor en Bolsa de la sociedad e incluirla en el selecto club del Ibex, había presentado su dimisión como presidente y consejero delegado de la misma.

Era el anuncio formal e institucional de la caída de 'SuperVargas', el hombre que no se conformó con una Aena privatizada a medias. Para unos, los peor intencionados, "le habían empujado". Para otros -entre ellos, sus hagiógrafos, inducidos o no- era un paso deliberado en busca de otros horizontes fuera de la Administración Pública: la Aena privatizada a medias se le había quedado pequeña.

La versión oficial de Vargas es la genérica "por motivos personales". No se aclara de qué persona. La versión del Ministerio de Fomento es que Vargas le había pedido la dimisión al ministro Íñigo de la Serna hace casi un año, a su llegada al Departamento, y ambos habían convenido en que su salida se produjera después del verano. Pero no parecía esta afirmación muy conforme con las primeras declaraciones del ministro recién 'entronizado' en su Ministerio y después de su primera conversación con el presidente de Aena.

Entonces, pareció que Vargas le había vendido al ministro "la necesidad o conveniencia de ampliar el tramo de privatización del gestor aeroportuario para expandirlo en el exterior y reducir el déficit público". Aquello debió sonarle bien a De la Serna y parece que éste 'compró' la mercancía: "Una de las cosas que están sobre la mesa es la posibilidad de ampliar el tramo [de privatización] y también la de iniciar un proceso firme de expansión internacional. Puede que este proceso de expansión internacional esté íntimamente ligado a lo primero, es decir, que sin un mayor grado de privatización sea difícil competir con otros en el exterior. Lo que he hablado con el presidente de Aena es que tendremos que analizar todas las posibilidades existentes para seguir mejorando la posición de Aena. Éste es un asunto que, en fin, es tan complejo que requiere que analicemos en profundidad cuáles son las ventajas y cuáles los inconvenientes y en ese momento poder posicionarnos o posicionarme. Aún es pronto", concluyó.

No parecía entonces que en aquellos momentos de euforia compartida por la expansión de Aena y el espectacular crecimiento de su valor en Bolsa los términos de la conversación entre el ministro y el presidente de una empresa participada al 51% por otra entidad -Enaire- dependiente del Ministerio dejaran entrever una petición de dimisión.

Haya sido, pues, un empujón, como dicen unos, o un paso deliberado, como apuntan otros, el caso es que la caída de Vargas ha podido ir precedida de un traspiés o de varios. Para empezar, aquello de la privatización de Aena para expandirla universalmente y reducir el déficit público pronto empezó a sonar a otra cosa. Desde el propio círculo próximo a Vargas se lamentaba el hecho de que la retribución del máximo dirigente de la empresa, a pesar de doblar el sueldo del presidente del Gobierno, fuera una de las más bajas -si no la más baja-, de las de los directivos de las compañías del Ibex.

Todo inducía a pensar que la pretensión de privatización de Aena no era sino un recurso para rehuir los corsés del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo ➤

de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.

Ya en el propio Folleto de la OPV se prevenía de la posibilidad de fuga de talentos o robo de cerebros de una empresa pública con retribuciones fijadas por decreto frente a la voracidad de la competencia. Aquella maniobra no gustó en determinadas esferas.

Luego vino la aprobación por el Consejo de Ministros del 27 de enero de este año del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021 que establece una reducción de las tasas aeroportuarias en un 2,2% anual durante el quinquenio 2017-2021 mientras que Aena y su presidente sostenían la congelación de las mismas en los precios de 2016. Nuevo traspiés de Vargas.

El pasado mes de julio Aena anunció a la CNMV su intención de lanzar una oferta pública de adquisición de Abertis, lo que tampoco hacía entrever que el presidente de la gestora aeroportuaria estuviera decidido a dejar la empresa pocas semanas después. El Gobierno, y concretamente Fomento, a través de su empresa Enaire, anunció que "una vez examinada la potencial adquisición de Abertis por Aena y valoradas sus implicaciones de todo orden, así como las razones de oportunidad y de contribución al interés general, ha decidido por unanimidad rechazar esta potencial adquisición". Mayor desaire no le podía haber hecho Enaire a Aena y a su presidente.

Pero, por si los malos pasos dados en el primer semestre de este año eran pocos, llegaron las vacaciones de verano y ardió El Prat. Una huelga de agentes de seguridad en los accesos a los controles de pasaportes y zonas de embarque se declararon en huelga. El turismo en la Ciudad Condal y las vacaciones de muchos pasajeros en el aeropuerto de Barcelona se vieron en el aire. El titular de Fomento, Íñigo de la Serna, se quedó sin vacaciones para negociar intensamente con la Generalitat, la empresa y los trabajadores. Los demás miembros del Gobierno tuvieron que interrumpir su descanso estival para acordar en un precipitado Consejo de Ministros extraordinario el arbitraje en el conflicto de los trabajadores de seguridad en El Prat. El caos.

Y mientras, Vargas, cuyo cese ya era un clamor popular, estaba perdido, no se le encontraba ni daba la cara, como denunciaba el diario 'El país'. Otro periódico como 'La razón', nada crítico con el Gobierno del PP, exigía en tres editoriales consecutivos "su inmediata destitución". Algún medio publicó que hasta cuatro ministros calificaron de "nefasta" su gestión de Aena y pidieron su dimisión. Pocos días después, en el Congreso de los Diputados la oposición pedía al ministro que cesara a Vargas. Era evidente que eso no ocurriría de forma inmediata para no dar la razón y satisfacción a los partidos rivales.

No ha sido únicamente la huelga de trabajadores de seguridad de Eulen en El Prat. Antes se produjeron los paros en el servicio de limpiezas del mismo aeropuerto o la de los llamados "chaquetas verdes" en Barajas o la repetición con casi el doble de asignación del concurso de asistencia a las personas con movilidad reducida (PMR) porque a la primera convocatoria no se presentaron ofertas.

¿Por qué se ha llegado a esta situación en el gestor aeroportuario?

Según explica el sindicato de funcionarios públicos, "los problemas laborales en Aena tienen su causa común en una política de contratación de servicios que busca la reducción de costes por encima de cualquier otra consideración y que lleva a las empresas adjudicatarias a trabajar con márgenes inviables".

Esa política del low cost y reducción de costes a los proveedores impuesta por Vargas en Aena ya quedó en evidencia a finales del pasado siglo cuando un vasco de Amorebieta, José Ignacio López de Arriortúa, llegó a ocupar la vicepresidencia de compras del gigante estadounidense de la automoción, la General Motors, en Detroit, donde el mundialmente conocido como "SuperLópez" volvió a aplicar sus sistemas de organización y de compra de suministros a bajo precio que había puesto en marcha en la planta aragonesa de Figueruelas. En sólo ocho meses consiguió ahorros millonarios. Aquel éxito le llevó a ocupar la vicepresidencia de Volkswagen. Pero su meteórica carrera profesional se vio truncada poco después por acusaciones de fraude y robo de documentos confidenciales.

SuperLópez llegó a la conclusión de que "es mucho más importante la creatividad que el dinero", algo que no parece haber comprendido el designado hace más de cinco años por la entonces ministra Ana Pastor para llevar a cabo "un nuevo modelo de gestión aeroportuario, que permita poner en valor la organización bajo parámetros de eficiencia y viabilidad, sin perder el referente de servicio público que da cohesión a los ciudadanos". Fue el hombre llamado a reducir la deuda de 14.000 millones de euros de Aena y a semiprivatizar el monopolio aeroportuario español, número 1 del mundo, el hombre que no quiso que Aena fuera una empresa pública, el destinado a sacarla a Bolsa, a pesar de su fallido experimento con Vocento.